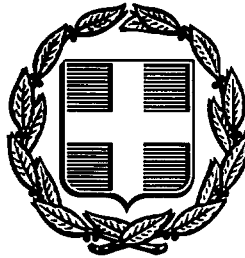


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 20 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1991	ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 956

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ & ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

Αριθ. 1090167/1399/0006Α (1)

Αντικατάσταση μελών στο Γνωμοδοτικό Συμβούλιο Δημοσίων Κτημάτων και Ανταλλάξιμης Περιουσίας.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τα άρθρα 89 και 90 του Π.Δ. 284/88 «Οργανισμός Υπουργείου Οικονομικών» ΦΕΚ 128/Α/14.6.88, όπως ισχύει σήμερα.

2. Την με αριθμ. 1001762/12/0006Α'/3.1.91 απόφασή μας.

3. Την με αριθμ. 44421/2.10.91 έγγραφο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους.

4. Την με αριθμ. 1048293/800/0006Α'/24.5.91, ΦΕΚ 398/Β'/30.5.91, απόφαση μεταβίβασης εξουσίας να υπογράφει «Με εντολή Υπουργού» στο Γενικό Διευθυντή Διοικητικής Υποστήριξης, αποφασίζουμε:

Α. Αντικαθιστούμε τα υπό στοιχεία α' και β' αναπληρωματικά μέλη στο Γνωμοδοτικό Συμβούλιο Δημοσίων Κτημάτων και Ανταλλάξιμης Περιουσίας ήτοι: τον Δημητρίου Γριμάνη, Πάρεδρο ΝΣΚ, που υπηρετεί στο Γραφείο Νομικού Συμβούλου ΥΕΘΑ και Κων/νο Μπακάλη, Πάρεδρο ΝΣΚ που υπηρετεί στην Κεντρική Υπηρεσία του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους και ορίζουμε στη θέση τους, τον Βασίλειο Χασαπογιάννη, Πάρεδρο ΝΣΚ, που υπηρετεί στο γραφείο Νομικού Συμβούλου του Υπουργείου Οικονομικών, και τον Κρίτωνα Μανωλή, Πάρεδρο του ΝΣΚ, που υπηρετεί στο Γραφείο Νομικού Συμβούλου του ΙΚΑ.

Β. Κατά τα λοιπά ισχύει η με αριθμ. 1001762/12/0006Α'/3.1.91 απόφασή μας, ορισμού μελών στο Γνωμοδοτικό Συμβούλιο Δημοσίων Κτημάτων και Ανταλλάξιμης Περιουσίας.

Γ. Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 15 Οκτωβρίου 1991

Με εντολή Υπουργού
Ο Γενικός Διευθυντής
ΚΩΝ. ΛΕΚΚΑΣ

Αριθ. οικ. 39163/4598/24.10.91 (2)

Τροποποίηση του Π.Δ. 530/1983 (ΦΕΚ 204/Α'/31.12.1983) «Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 76/115/ΕΟΚ Οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 18ης Δεκεμβρίου 1975, «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών των αναφερομένων στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας των οχημάτων με κινητήρα» σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της Οδηγίας 90/629/ΕΟΚ της 30 Οκτωβρίου 1990.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις:

1. Του άρθρου 84 του ΚΟΚ, που κυρώθηκε με το Ν. 614/1977 (Α' 167) «περί κυρώσεως του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας».

2. Των άρθρων 1, παρ. 1 και 3 του Ν. 1338/1983 (Α' 43) «Εφαρμογή Κοινοτικού Δικαίου», όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 6 του Ν. 1440/1984 (Α' 70) «Συμμετοχή της Ελλάδος στο κεφάλαιο στα αποθεματικά και στις προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, στο κεφάλαιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητος Άνθρακος και Χάλυβος και του Οργανισμού Εφοδιασμού ΕΥΡΑΤΟΜ» και του άρθρου 65 του Ν. 1892/1990 (Α' 101).

3. Του Π.Δ. 431/1983 (Α' 160) «Προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της 70/156/ΕΟΚ Οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών – Μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους, όπως τροποποιήθηκε με τις 78/315/ΕΟΚ της 21.12.1977, 78/547/ΕΟΚ της 12.6.78 και 80/1267/ΕΟΚ της 16.12.80 οδηγίες του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων».

4. Το Π.Δ. 530/1983 (ΦΕΚ 204/Α/83), «Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 76/115/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 18ης Δεκεμβρίου 1975, «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών των αναφερομένων στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας των οχημάτων με κινητήρα», αποφασίζουμε:

ΑΡΘΡΟ 1

Η απόφαση αυτή έχει ως σκοπό την τροποποίηση του Π.Δ. 530/1983 που αφορά στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας των οχημάτων με κινητήρα σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 90/629/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 30 Οκτωβρίου 1990, η οποία δημοσιεύθηκε στην Ελληνική γλώσσα στην

Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (L341/14-19 της 6.12.1990).

ΑΡΘΡΟ 2

Το άρθρο 3 του Π.Δ. 530/1983 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 3

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος δεν επιτρέπεται:

α) η άρνηση, για κάποιο τύπο οχήματος, της χορήγησης έγκρισης ΕΟΚ ή της έκδοσης του αντιγράφου της βεβαίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 5 του Π.Δ. 431/1983, ή της χορήγησης έγκρισης τύπου σύμφωνα με το άρθρο 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) που κυρώθηκε με το νόμο 614/1977

β) η απαγόρευση της κυκλοφορίας οχημάτων, εφόσον οι αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας για τους εν λόγω τύπους οχήματος ή για τα εν λόγω οχήματα πληρούν τις απαιτήσεις των διατάξεων του Π.Δ. 530/1983, όπως αυτό τροποποιείται από το παρόν.

2. Από την 1η Ιουλίου 1992:

α) δεν εκδίδεται πλέον το αντίγραφο της βεβαίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 5 του Π.Δ. 431/1983, για κάποιο τύπο οχήματος

β) είναι δυνατή η άρνηση της χορήγησης έγκρισης τύπου που προβλέπεται στο άρθρο 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) για τύπο οχήματος, στο οποίο οι αγκυρώσεις δεν πληρούν τις απαιτήσεις των διατάξεων του Π.Δ. 530/1983, όπως αυτό τροποποιείται από το παρόν.

3. Μετά την 1η Ιουλίου 1977 είναι δυνατή η απαγόρευση της κυκλοφορίας οχημάτων των οποίων οι αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας δεν πληρούν τις απαιτήσεις των διατάξεων του Π.Δ. 530/1983, όπως αυτό τροποποιείται από το παρόν.

ΑΡΘΡΟ 3

Το άρθρο 5 του Π.Δ. 530/1983 καταργείται και αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 5

Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του παρόντος, παραρτήματα τα οποία έχουν ως ακολούθως:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΟΡΙΣΜΟΙ, ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ, ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ, ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ, ΔΟΚΙΜΕΣ, ΠΙΣΤΟΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ, ΟΔΗΓΙΕΣ

1. ΟΡΙΣΜΟΙ

Κατά την έννοια του παρόντος νοείται:

1.1. Ως «τύπος οχήματος», όσον αφορά τις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας, τα οχήματα τα οποία δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιώδεις διαφορές, κυρίως στα ακόλουθα σημεία:

– διαστάσεις, μορφές και υλικά των στοιχείων της δομής του οχήματος ή του καθίσματος ή τυχόντος άλλου τμήματος του οχήματος στο οποίο είναι στερεωμένες οι αγκυρώσεις.

1.2. Ως «αγκυρώσεις», τα τμήματα της δομής του οχήματος ή του καθίσματος ή οποιαδήποτε άλλα τμήματα του οχήματος στα οποία πρέπει να στερεώνονται οι ζώνες ασφαλείας.

1.3. Ως «ζώνη ασφαλείας» ή «ζώνη», ένα σύνολο ιμάντων με πόρπη κλεισίματος, μηχανισμούς ρυθμίσεως και εξαρτήματα στερεώσεως, το οποίο δύναται να αγκυρωθεί στο εσωτερικό ενός οχήματος και το οποίο έχει σχεδιασθεί κατά τρόπο ώστε να μειώνει τον κίνδυνο τραυματισμού του ατόμου που το χρησιμοποιεί σε περίπτωση συγκρούσεως ή απότομης επιβραδύνσεως του οχήματος, περιορίζοντας τις δυνατότητες κινήσεως του σώματος του ατόμου αυτού. Το σύνολο αυτό ορίζεται κατά γενικό τρόπο ως «σύνολο». Ο όρος αυτός περικλείει επίσης κάθε μηχανισμό απορροφήσεως ενεργείας ή συσπειρώσεως της ζώνης.

1.4. Ως «οδηγός ιμάντος», ένας μηχανισμός που τροποποιεί τη θέση του ιμάντος συναρτήσει της θέσεως του φέροντος τη ζώνη ασφαλείας.

1.5. Ως «πραγματική αγκύρωση», το σημείο που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της γωνίας κάθε τμήματος της ζώνης ασφαλείας σε σχέση με τον φέροντα όπως προβλέπεται στο σημείο 4.4., δηλαδή το σημείο όπου θα έπρεπε να είναι δεμένος ένας ιμάντας για να δίνει την ίδια θέση με εκείνη η οποία προβλέπεται όταν η ζώνη είναι σε χρήση. Το σημείο αυτό μπορεί να είναι ή όχι η πραγματική αγκύρωση σύμφωνα με το είδος της ζώνης και με τον τρόπο που είναι στερεωμένη σ' αυτό.

1.5.1. Στην περίπτωση κατά την οποία μία ζώνη ασφαλείας περιλαμβάνει ένα άκαμπτο τμήμα που είναι στερεωμένο στην κάτω αγκύρωση και το οποίο είναι είτε σταθερό είτε ελεύθερο να περιστρέφεται, η πραγματική αγκύρωση για όλες τις θέσεις ρυθμίσεως του καθίσματος είναι το σημείο όπου ο ιμάντας στερεώνεται σ' αυτό το στερεό τμήμα.

1.5.2. Όταν ένας οδηγός ιμάντας χρησιμοποιείται επί της δομής του οχήματος ή του καθίσματος, το ενδιάμεσο σημείο του οδηγού ιμάντος στο σημείο στο οποίο ο ιμάντας παύει να τον ακολουθεί από την πλευρά του φέροντος τη ζώνη θα θεωρηθεί σαν πραγματική αγκύρωση. Η ευθυγράμμιση της ζώνης, μεταξύ της πραγματικής αγκυρώσεως και του φέροντος πρέπει να τηρηθεί.

1.5.3. Αν η ζώνη περνά κατευθείαν από τον φέροντα σε ένα συσπειρωτήρα στερεωμένον στην δομή του οχήματος ή στη δομή του καθίσματος χωρίς την επέμβαση ενός οδηγού ιμάντος, η πραγματική αγκύρωση θα θεωρηθεί ως η τομή του άξονος του κυλίνδρου εναποθηκεύσεως με το διάμεσο επίπεδο του ιμάντος πάνω στον κύλινδρο.

1.6. Ως «κάθισμα», μία δομή η οποία αποτελεί ή όχι ενσωματωμένο τμήμα της δομής του οχήματος, περιλαμβανομένης της επενδύσεώς του, και η οποία προσφέρει μία θέση καθημένου για έναν ενήλικο. Ο όρος προσδιορίζει ένα ατομικό κάθισμα όσο και το τμήμα ενός πάγκου το οποίο αντιστοιχεί σε μια θέση καθημένου.

1.6.1. Ο όρος «εμπρόσθιο κάθισμα επιβάτη» σημαίνει κάθισμα του οποίου «το πλέον προς τα εμπρός ευρισκόμενο σημείο Η» ευρίσκεται επί ή έμπροσθεν του κατακόρυφου εγκάρσιου επιπέδου που διέρχεται από το σημείο R για τον οδηγό.

1.7. Ως «πάγκος», μία πλήρης δομή με την επένδυσή της, η οποία παρέχει τουλάχιστον δύο θέσεις καθημένων για ενήλικες επιβάτες.

1.8. Ως «ομάδα καθισμάτων», είτε ένα κάθισμα του τύπου πάγκος είτε κεχωρισμένα καθίσματα αλλά τοποθετημένα το ένα δίπλα στο άλλο (δηλαδή στερεωμένα με τρόπο ώστε οι εμπρόσθιες αγκυρώσεις ενός από τα καθίσματα να είναι ευθυγραμισμένες με τις εμπρόσθιες ή οπίσθιες αγκυρώσεις ενός άλλου καθίσματος, ή να ευρίσκονται μεταξύ των αγκυρώσεων του δευτέρου) και τα οποία παρέχουν μία ή περισσότερες θέσεις καθημένων για ενήλικες.

1.9. Ως «πτυσσόμενο κάθισμα», ένα βοηθητικό κάθισμα προορισμένο για περιστασιακή χρήση και το οποίο ευρίσκεται κανονικά εν συμπτύξει.

1.10. Ως «τύπος καθίσματος», μία κατηγορία καθισμάτων τα οποία δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους διαφορές σε ουσιώδη σημεία, όπως,

1.10.1. σχήμα και διαστάσεις της δομής του καθίσματος και των υλικών από τα οποία αποτελείται,

1.10.2. τύπος και διαστάσεις των συστημάτων ρυθμίσεως και όλων των συστημάτων ασφαλίσεως,

1.10.3. τύπος και διαστάσεις των αγκυρώσεων της ζώνης επί του καθίσματος, της αγκυρώσεως του καθίσματος και των τμημάτων που εξαρτώνται από τη δομή του οχήματος.

1.11. Ως «αγκύρωση του καθίσματος», το σύστημα στερεώσεως του συνόλου του καθίσματος στη δομή του οχήματος, περιλαμβανομένων των σημείων τα οποία εξαρτώνται από τη δομή του οχήματος.

1.12. Ως «σύστημα ρυθμίσεως», ο μηχανισμός που επιτρέπει τη ρύθμιση του καθίσματος ή των τμημάτων του για μία καθήμενη θέση του επιβάτη προσαρμοσμένη στη μορφολογία του. Αυτός ο μηχανισμός ρυθμίσεως δύναται ιδίως να επιτρέπει:

1.12.1. μία μετατόπιση κατά το μήκος,

1.12.2. μία μετατόπιση κατά το ύψος,

1.12.3. μία γωνιακή μετατόπιση.

1.13. Ως «σύστημα μετατοπίσεως», ένας μηχανισμός που επιτρέπει μία γωνιακή ή κατά μήκος μετατόπιση, χωρίς σταθερή ενδιάμεση θέση, του καθίσματος ή ενός των τμημάτων του, για να διευκολύνει την πρόσβαση των επιβατών.

1.14. Ως «σύστημα ασφαλίσεως», ένας μηχανισμός ο οποίος εξασφαλίζει, σε κάθε θέση χρήσεως, τη συγκράτηση του καθίσματος και των τμημάτων του και που περιλαμβάνει μηχανισμούς για την ασφάλιση του ερεισινώτου σε σχέση με το κάθισμα και του καθίσματος σε σχέση με το όχημα.

2. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ

2.1. Η αίτηση εγκρίσεως ΕΟΚ ενός τύπου οχήματος όσον αφορά τις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας υποβάλλεται από τον κατασκευαστή ή τον εντολοδόχο του.

2.2. Συνοδεύεται από τα ακόλουθα στοιχεία εις τριπλούν και από τις ακόλουθες ενδείξεις:

«2.2.1. σχέδια του συνόλου της κατασκευής του οχήματος, σε κατάλληλη κλίμακα, στα οποία πρέπει να φαίνεται η θέση των αγκυρώσεων, οι πραγματικές αγκυρώσεις των ζωνών (κατά περίπτωση) και λεπτομερή σχέδια των αγκυρώσεων των ζωνών ασφαλείας και των εξαρτη-

μάτων στα οποία προσαρμόζονται».

2.2.2. η ένδειξη της φύσεως των υλικών τα οποία μπορούν να επιδράσουν στην αντοχή των αγκυρώσεων.

2.2.3. τεχνική περιγραφή των αγκυρώσεων.

2.2.4. για τις αγκυρώσεις που είναι στερεωμένες στη δομή του καθίσματος, λεπτομερή περιγραφή του τύπου οχήματος όσον αφορά την κατασκευή των καθισμάτων, των αγκυρώσεών τους και των συστημάτων ρυθμίσεως και ασφαλίσεώς τους.

2.2.5. σχέδια των καθισμάτων, της αγκυρώσεώς τους επί του οχήματος και των συστημάτων ρυθμίσεως και ασφαλίσεώς τους, σε κατάλληλη κλίμακα και επαρκώς λεπτομερή.

2.3. Ο κατασκευαστής πρέπει να υποβάλει στην επιφορτισμένη με τις δοκιμές εγκρίσεως τεχνική υπηρεσία είτε ένα όχημα αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου οχήματος είτε τα τμήματα του οχήματος τα οποία θεωρούνται ουσιώδη για τις δοκιμές των στηριγμάτων από την τεχνική υπηρεσία.

3. ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ

3.1. Στο δελτίο εγκρίσεως ΕΟΚ επισυνάπτεται ένα δελτίο σύμφωνο με το υπόδειγμα το οποίο εμφαίνεται στο παράρτημα ΙΙ.

4. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ

4.1. Χαρακτηρισμοί (βλέπε παράρτημα ΙΙΙ).

«4.1.1. Το σημείο Η είναι σημείο αναφοράς κατά την έννοια του ορισμού του σημείου 1.1. του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 77/649/ΕΟΚ, και καθορίζεται σύμφωνα με τη διαδικασία η οποία περιγράφεται στο παρόν».

«4.1.1.1. Το σημείο Η' είναι σημείο αναφοράς το οποίο αντιστοιχεί στο σημείο Η του 4.1.1. και το οποίο καθορίζεται για όλες τις κανονικές θέσεις χρήσεως του καθίσματος.

4.1.1.2. Το σημείο R είναι το σημείο αναφοράς του καθίσματος το οποίο ορίζεται στο σημείο 1.2. του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 77/649/ΕΟΚ».

«4.1.2. Η γραμμή αναφοράς είναι μία ευθεία, σύμφωνη με το 3.4. σημείο του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 77/649/ΕΟΚ».

4.1.3. Τα σημεία L_1 και L_2 είναι οι κατώτερες πραγματικές αγκυρώσεις.

«4.1.4. Το σημείο C είναι το σημείο το οποίο ευρίσκεται 450 mm κατακόρυφα πάνω από το σημείο R. Ωστόσο, αν η απόσταση S, η οποία ορίζεται στο σημείο 4.1.6., είναι ίση ή μεγαλύτερη από 280 mm και αν ο κατασκευαστής επιλέξει τον εναλλακτικό τύπο BR = 260 + 0,8 S του σημείου 4.4.4.3., η κατακόρυφη απόσταση μεταξύ του C και του R πρέπει να είναι 500 mm».

4.1.5. Οι γωνίες είναι αντιστοίχως οι γωνίες οι οποίες σχηματίζονται από ένα οριζόντιο επίπεδο και τα επίπεδα τα κάθετα στο διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο και οι οποίες διέρχονται από το σημείο Η' και τα σημεία.

4.1.6. S είναι η απόσταση σε χιλιοστόμετρα η οποία χωρίζει την άνω πραγματική αγκύρωση από ένα επίπεδο αναφοράς P παράλληλο στο διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο και το οποίο ορίζεται με τον ακόλουθο τρόπο:

4.1.6.1. αν η θέση καθημένου καθορίζεται σαφώς από το σχήμα του καθίσματος, το επίπεδο R θα είναι το διάμεσο επίπεδο του καθίσματος αυτού.

4.1.6.2. αν δεν υπάρχει σαφής καθορισμός της θέσεως καθημένου:

«4.1.6.2.1. το επίπεδο P της θέσεως του οδηγού πρέπει να είναι κατακόρυφο, παράλληλο προς το μέσο διάμηκες επίπεδο του οχήματος, το οποίο διέρχεται από το κέντρο του πηδαλίου στο επίπεδο της στεφάνης του πηδαλίου, όταν το πηδάλιο, εφόσον είναι ρυθμιζόμενο, ευρίσκεται στη μεσαία θέση».

4.1.6.2.2. το επίπεδο P το σχετικό με το εμπρόσθιο επιβάτη καθήμενον προς την εξωτερικό πλευρά θα είναι συμμετρικό προς εκείνο το σχετικό με τον οδηγό.

«4.1.6.2.3. το επίπεδο P το σχετικό με έναν οπίσθιο επιβάτη καθήμενον προς την εξωτερική πλευρά θα είναι εκείνο το οποίο καθορίζεται από τον κατασκευαστή υπό τον όρο ότι τηρούνται τα ακόλουθα όρια για την απόσταση A μεταξύ του διαμήκους στο μέσο του οχήματος επιπέδου και του επιπέδου P:

$A \geqslant 200$μμ αν ο πάγκος προβλέπεται από τον κατασκευαστή για 2 επιβάτες μόνο

$A \geqslant 300$mm αν ο πάγκος προβλέπεται για περισσότερους από δύο επιβάτες».

4.2. Γενικές εξειδικεύσεις.

4.2.1. Οι αγκυρώσεις πρέπει να έχουν σχεδιασθεί, κατασκευαστεί και τοποθετηθεί κατά τρόπον ώστε:

4.2.1.1. να επιτρέπουν την εγκατάσταση της κατάλληλης ζώνης ασφαλείας. Οι αγκυρώσεις των εμπροσθίων πλευρικών θέσεων πρέπει να επιτρέπουν την εγκατάσταση ζωνών ασφαλείας οι οποίες περιλαμβάνουν συσπειρωτήρες. Η διάταξη αυτή δεν ισχύει για οχήματα για τα οποία, σύμφωνα με το σημείο 4.3. επιτρέπονται ζώνες κάτω του υπογαστρίου μόνον για τις εμπρόσθιες πλευρικές θέσεις. Αν οι αγκυρώσεις δεν ταιριάζουν παρά σε ορισμένους τύπους ζωνών, το είδος τους πρέπει να υποδεικνύεται στο δελτίο που αναφέρεται στο σημείο 3.1.

4.2.1.2. να μειώνουν στο ελάχιστο τον κίνδυνο ολισθήσεως της ζώνης όταν φέρεται ορθώς.

4.2.1.3. να μειώνουν στο ελάχιστον τον κίνδυνο φθοράς του ιμάντος από την επαφή του με τα άκαμπτα αιχμηρά τμήματα της δομής του οχήματος ή του καθίσματος.

4.2.2. Όταν πρόκειται για αγκυρώσεις που λαμβάνουν διαφορετικές θέσεις για να επιτρέψουν στα άτομα να εισέλθουν στο όχημα και να συγκρατήσουν τους επιβάτες σε περίπτωση προσκρούσεως, οι εξειδικεύσεις της παρούσας οδηγίες πρέπει να εφαρμόζονται στις αγκυρώσεις στη θέση πραγματικής συγκρατήσεως.

4.3. Ελάχιστος αριθμός προβλεπόμενων αγκυρώσεων

4.3.1. Κάθε όχημα των κατηγοριών Μ και Ν (εκτός από τα οχήματα που διαθέτουν θέσεις ειδικά προοριζόμενες για όρθιους επιβάτες και τα οποία ανήκουν στην κατηγορία M_2 άνω των 3,5 τόνων και M_3) πρέπει να είναι εφοδιασμένο με αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας που πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος.

4.3.2. Ο ελάχιστος αριθμός αγκυρώσεων ζωνών ασφαλείας για κάθε θέση καθημένου που έχει κατεύθυνση προς τα εμπρός καθορίζεται, όπως αναφέρεται στην προσθήκη 1.

4.3.3. Πάντως, σε οχήματα της κατηγορίας M_1, για τις πλευρικές – πλην των εμπροσθίων – θέσεις καθημένων οι οποίες εμφαίνονται στην προσθήκη 1 και σημειώνονται με το σύμβολο 0, προβλέπονται δύο κάτω αγκυρώσεις εφόσον μεταξύ του καθίσματος και του πλησιέστερου πλευρικού τοιχώματος του οχήματος υπάρχει διάδρομος ο οποίος έχει σκοπό να επιτρέπει την πρόσβαση των επιβατών σε άλλα μέρη του οχήματος. Ο χώρος μεταξύ του καθίσματος και του πλευρικού τοιχώματος θεωρείται ως διάδρομος, εφόσον, όταν όλες οι πόρτες είναι κλειστές, η απόσταση μεταξύ του πλησιέστερου πλευρικού τοιχώματος και ενός καθέτου διαμήκους επιπέδου διερχόμενου από την κεντρική γραμμή του υπόψη καθίσματος – μετρούμενη στη θέση του σημείου R, κάθετα προς το διάμηκες επίπεδο του οχήματος – είναι μεγαλύτερη από 500 mm.

4.3.4. Για τις εμπρόσθιες κεντρικές θέσεις καθημένων οι οποίες εμφαίνονται στην προσθήκη 1 και σημειώνονται με το σύμβολο *, θεωρούνται επαρκείς δύο κάτω αγκυρώσεις όταν το αλεξήνεμο βρίσκεται έξω από τη ζώνη αναφοράς που καθορίζεται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ. Σε περίπτωση που το αλεξήνεμο βρίσκεται εντός της εν λόγω ζώνης αναφοράς, απαιτούνται τρεις αγκυρώσεις.

Όσον αφορά τις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας, το αλεξήνεμο θεωρείται μέρος της ζώνης αναφοράς εφόσον μπορεί να έλθει σε στατική επαφή με τη διάταξη δοκιμής κατά τη μέθοδο που περιγράφεται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ.

4.3.5. Για όλες τις θέσεις καθημένων που εμφαίνονται στην προσθήκη 1 και σημειώνονται με το σύμβολο *, για κάθε εκτεθειμένη θέση καθημένων όπως αυτή καθορίζεται στο σημείο 4.3.6. πρέπει να υπάρχουν δύο κάτω αγκυρώσεις.

4.3.6. «Εκτεθειμένη θέση καθημένων» είναι εκείνη όπου δεν υπάρχει προστατευτικό διάφραγμα εμπρός από το κάθισμα στο χώρο που ορίζεται κατωτέρω:

- μεταξύ δύο οριζόντιων επιπέδων, από τα οποία το ένα διέρχεται από το σημείο Η και το άλλο ευρίσκεται 400 mm πάνω από αυτό,
- μεταξύ δύο κατακόρυφων διαμήκων επιπέδων συμμετρικών σε σχέση με το σημείο Η και απέχοντα μεταξύ τους 400 mm,
- πίσω από εγκάρσιο κατακόρυφο επίπεδο που απέχει 1,30 m, από το σημείο Η.

Σε ό,τι αφορά την παρούσα απαίτηση ο όρος «προστατευτικό διάφραγμα» σημαίνει επιφάνεια επαρκούς πάχους που δεν παρουσιάζει ασυνέχειες τέτοιες ώστε, αν σφαίρα διαμέτρου 165 mm προβληθεί γεωμετρικώς οριζοντίως και κατά τη διεύθυνση του μήκους μέσω οποιουδήποτε σημείου του χώρου που καθορίζεται ανωτέρω καθώς και μέσω του κέντρου της σφαίρας, δεν υπάρχει πουθενά στο προστατευτικό διάφραγμα άνοιγμα μέσω του οποίου να μπορεί να διέλθει η γεωμετρική προβολή της σφαίρας.

Ένα κάθισμα θεωρείται «εκτεθειμένη θέση καθημένων» εφόσον τα προστατευτικά διαφράγματα που βρίσκονται εντός του χώρου ο οποίος

καθορίζεται ανωτέρω έχουν συνολικά επιφάνεια μικρότερη από 800 cm^2.

4.3.7. Για όλα τα πτυσσόμενα καθίσματα καθώς επίσης για όλα τα καθίσματα οποιουδήποτε οχήματος τα οποία δεν καλύπτονται από τα σημεία 4.3.1. έως 4.3.5., δεν απαιτείται ζώνη ασφαλείας. Σε περίπτωση όμως που το όχημα είναι εφοδιασμένο με αγκυρώσεις για τέτοιου είδους καθίσματα, οι εν λόγω αγκυρώσεις πρέπει να πληρούν τις διατάξεις του παρόντος.

Στην περίπτωση αυτή δύο κάτω αγκυρώσεις αρκούν.

4.4. Θέση των αγκυρώσεων ζώνης.

4.4.1. Η θέση της αγκυρώσεως η οποία προβλέπεται στο σημείο 4.3. πρέπει να πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις.

4.4.2. Γενικότητες.

4.4.2.1. Οι αγκυρώσεις μιας και της αυτής ζώνης δύνανται να διευθετηθούν όλες μέσα στη δομή του οχήματος του καθίσματος ή σε οποιοδήποτε άλλο τμήμα του οχήματος ή να κατανεμηθούν μεταξύ των θέσεων αυτών.

4.4.2.2. Η αυτή αγκύρωση δύναται να δεχθεί τα άκρα δύο προχείμενων ζωνών, με τον όρο να πληρούνται οι σχετικές προδιαγραφές δοκιμών.

4.4.2.3. Για τους πάγκους οι οποίοι είναι εφοδιασμένοι με αγκυρώσεις για τουλάχιστον δύο (2) θέσεις καθημένων...([1]).

4.4.3. Θέση των κάτω πραγματικών αγκυρώσεων (βλέπε προσθήκη 2).

4.4.3.1. Εμπρόσθια καθίσματα, οχήματα κατηγορία M_1

Σε οχήματα με κινητήρα τα οποία ανήκουν στην κατηγορία M_1 η γωνία $α_1$ (όχι προς την πλευρά της πόρπης) πρέπει να κυμαίνεται μεταξύ 30 και 80 μοιρών ενώ η γωνία $α_2$ (προς το μέρος της πόρπης) πρέπει να κυμαίνεται μεταξύ 45 και 80°. Και οι δύο απαιτήσεις όσον αφορά τη γωνία ισχύουν για όλες τις κανονικές θέσεις ρύθμισης των εμπρόσθιων καθισμάτων. Σε περίπτωση που τουλάχιστον μία από τις γωνίες $α_1$ και $α_2$ είναι σταθερή σε όλες τις κανονικές θέσεις χρήσης, πρέπει να λαμβάνει τιμή 60° ± 10°.

Στην περίπτωση ρυθμιζόμενων καθισμάτων με μηχανισμό ρύθμισης που περιγράφεται στο σημείο 1.12. και γωνία κλίσης ερεισινώτου μικρότερη από 20° (βλέπε παράρτημα III σχήμα 1), η γωνία $α_1$ μπορεί να είναι μικρότερη από την ελάχιστη τιμή (30°) η οποία ορίζεται ανωτέρω, υπό την προϋπόθεση ότι δεν γίνεται μικρότερη από 20° σε καμία από τις κανονικές θέσεις χρήσης.

4.4.3.2. Οπίσθια καθίσματα, οχήματα κατηγορίας M_1

Σε οχήματα με κινητήρα τα οποία ανήκουν στην κατηγορία M_1, οι τιμές των γωνιών $α_1$ και $α_2$ πρέπει να κυμαίνονται μεταξύ 20° και 80° για όλα τα οπίσθια καθίσματα.

Εφόσον τα οπίσθια καθίσματα είναι ρυθμιζόμενα, οι ανωτέρω τιμές ισχύουν για όλες τις κανονικές θέσεις ρύθμισης.

4.4.3.3. Εμπρόσθια καθίσματα, κατηγορίες οχημάτων διαφορετικές από την M_1

Σε οχήματα με κινητήρα που ανήκουν σε κατηγορίες διαφορετικές από την $μ_1$ οι γωνίες $α_1$ και $α_2$ πρέπει να περιλαμβάνονται μεταξύ 30° και 80° για όλες τις κανονικές θέσεις ρύθμισης των εμπρόσθιων καθισμάτων. Όταν στην περίπτωση των εμπρόσθιων καθισμάτων οχημάτων με μέγιστη μάζα το πολύ ίση προς 3,5 τόνους τουλάχιστον μία από τις γωνίες $α_1$ και $α_2$ είναι σταθερή σε όλες τις κανονικές θέσεις χρήσης, η τιμή της πρέπει να είναι 60° ± 10°.

4.4.3.4. Οπίσθια καθίσματα και ειδικά εμπρόσθια ή οπίσθια καθίσματα, οχήματα που ανήκουν σε κατηγορίες διαφορετικές από την M_1

Σε οχήματα που ανήκουν σε κατηγορίες διαφορετικές από την M_1, εφόσον πρόκειται για:

– πάγκους,

– ρυθμιζόμενα καθίσματα (εμπρόσθια και οπίσθια) με το μηχανισμό ρύθμισης που περιγράφεται στο σημείο 1.12. και γωνία ερεισίνωτου μικρότερη των 20° (βλέπε παράρτημα III σχήμα 1) και

– για άλλα οπίσθια καθίσματα

οι γωνίες $α_1$ και $α_2$ μπορούν να περιλαμβάνονται μεταξύ 20° και 80° σε οποιαδήποτε κανονική θέση χρήσης. Όταν στην περίπτωση των εμπρόσθιων καθισμάτων οχημάτων με μέγιστη μάζα το πολύ ίση προς 3,5 τόνους, τουλάχιστον μία από τις γωνίες $α_1$ και $α_2$ είναι σταθερή σε όλες τις κανονικές θέσεις χρήσης, η τιμή της πρέπει να είναι 60° ± 10°.

4.4.3.5. Η απόσταση μεταξύ των δύο κατακόρυφων επιπέδων παράλληλων προς το διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο, τα οποία διέρχονται από καθεμιά από τις κάτω πραγματικές αγκυρώσεις L_1 και L_2 της αυτής ζώνης, δεν πρέπει να είναι μικρότερη των 350 μμ.

Τα σημεία L_1 και L_2 πρέπει να ευρίσκονται εκατέρωθεν του διαμήκους στο μέσο του καθίσματος επίπεδο και σε απόσταση τουλάχιστον 120 μμ από το τελευταίο.

4.4.4. Θέση των άνω πραγματικών αγκυρώσεων.

«4.4.4.1. Όταν υπάρχει οδηγός ιμάντος ή ανάλογος μηχανισμός ο οποίος επηρεάζει τη θέση της άνω πραγματικής αγκυρώσεως, η θέση αυτή προσδιορίζεται συνήθως ως εξής: Η διάμεσος κατά μήκος του ιμάντα θεωρείται ότι διέρχεται από ένα σημείο J1 το οποίο ορίζεται βάσει του σημείο R από τα ακόλουθα τρία ευθύγραμμα τμήματα:

RZ: ευθύγραμμο τμήμα, μήκους, από το σημείο R προς τα πάνω, 530 mm.

ZX: ευθύγραμμο τμήμα, κατακόρυφο προς το μέσο διάμηκες επίπεδο του οχήματος, μήκους, από το σημείο 2 έως την αγκύρωση, 120 mm.

XJ1: ευθύγραμμο τμήμα, κατακόρυφο προς το επίπεδο το οποίο ορίζεται από τα ευθύγραμμα τμήματα RZ και ZX μήκους, από το σημείο X προς τα εμπρός 69 mm.

Το σημείο J2 καθορίζεται συμμετρικά προς το σημείο J1, ως προς το κατακόρυφο διάμηκες επίπεδο το οποίο διέρχεται από τη γραμμή αναφοράς που ορίζεται στο σημείο για το ανδρείκελο, τοποθετημένο στο εξεταζόμενο κάθισμα.

Όταν για την πρόσβαση στα εμπρόσθια και στα οπίσθια καθίσματα προβλέπονται δύο θύρες και η άνω αγκύρωση στερεώνεται στη θέση «Β», το σύστημα πρέπει να έχει έτσι μελετηθεί ώστε να μην παρακωλύεται η είσοδος στο όχημα ή η έξοδος από αυτό.

4.4.4.2. Η άνω πραγματική αγκύρωση πρέπει να ευρίσκεται κάτω από το επίπεδο FN το οποίο διέρχεται κατακόρυφα προς το μέσο διάμηκες επίπεδο του καθίσματος και το οποίο σχηματίζει γωνία 65° με τη γραμμή αναφοράς. Η γωνία είναι δυνατό να μειωθεί στις 60° στην περίπτωση των οπισθίων καθισμάτων. Το επίπεδο FN πρέπει να τοποθετηθεί έτσι ώστε να τέμνει τη γραμμή αναφοράς σε ένα σημείο D για το οποίο DR = 315 mm + 1,8 S. Όταν S < 200 μμ. DR = 675 mm.

4.4.4.3. Η άνω πραγματική αγκύρωση πρέπει να ευρίσκεται πίσω από το επίπεδο FN, το οποίο διέρχεται κατακόρυφα προς το μέσο διάμηκες επίπεδο του καθίσματος και τέμνει τη γραμμή αναφοράς σε ένα σημείο B σχηματίζοντας γωνία 120° έτσι ώστε BR = 260 + S. Όταν S ⩾ 280 mm, ο κατασκευαστής δύναται να επιλέγει BR = 260 mm + 0,8 S».

4.4.4.4. Η τιμή του S δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 140 mm.

«4.4.4.5. Η άνω πραγματική αγκύρωση πρέπει να είναι τοποθετημένη όπισθεν ενός κατακορύφου επιπέδου καθέτου προς το διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο και διερχομένου από το σημείο R όπως υποδεικνύεται στο παράρτημα III.

4.4.4.6. Η άνω πραγματική αγκύρωση πρέπει να ευρίσκεται πάνω από ένα οριζόντιο επίπεδο, το οποίο διέρχεται από το σημείο C, το οποίο ορίζεται στο σημείο 4.1.4.

4.4.4.7. Εκτός από την άνω αγκύρωση η οποία προβλέπεται στο σημείο 4.3.1., είναι δυνατόν να υπάρχουν και άλλες πραγματικές άνω αγκυρώσεις εφόσον πληρούται ένας από τους ακόλουθους όρους»:

«4.4.4.7.1. οι πρόσθετες αγκυρώσεις πληρούν τις προδιαγραφές των σημείων 4.4.4.1. έως 4.4.4.6.

4.4.4.7.2. οι πρόσθετες αγκυρώσεις δύνανται να χρησιμοποιηθούν χωρίς τη βοήθεια εργαλείων, πληρούν τις προδιαγραφές των σημείων 4.4.4.5. και 4.4.4.6. και ευρίσκονται σε μία από τις περιοχές οι οποίες ορίζονται από την κατακόρυφη προς τα πάνω ή προς τα κάτω μετατόπιση κατά 80 mm της περιοχής η οποία περιγράφεται στο παράρτημα III, εικόνα 1.

4.4.4.7.3. η αγκύρωση (ή οι αγκυρώσεις) οι οποίες προορίζονται για ζώνες H (harness belt), πληρούν τις προδιαγραφές του σημείου 4.4.4.6. ευρίσκονται πίσω από το εγκάρσιο επίπεδο το οποίο διέρχεται από τη γραμμή αναφοράς και ευρίσκονται:

4.4.4.7.3.1. στην περίπτωση μιας μόνο αγκυρώσεως, στην κοινή περιοχή των δύο διέδρων, των οποίων οι ακμές είναι οι κάθετες ευθείες που διέρχονται από τα σημεία J1 και J2 τα οποία ορίζονται στο σημείο 4.4.4.1., και των οποίων η τομή απεικονίζεται σε ένα οριζόντιο επίπεδο στην εικόνα 2 του παραρτήματος III.

4.4.4.7.3.2. στην περίπτωση δύο αγκυρώσεων, στο καταλληλότερο από τα δύο ανωτέρω δίεδρα, όταν καμία από τις δύο αγκυρώσεις δεν απέχει περισσότερο από 50 mm από τη συμμετρική θέση της άλλης αγκυρώσεως ως προς το επίπεδο P του εξεταζόμενου καθίσματος, το οποίο ορίζεται στο σημείο 4.1.6.».

4.5. Διαστάσεις των ελικοτομημένων οπών της αγκυρώσεως.

4.5.1. Η αγκύρωση πρέπει να παρουσιάζει ελικοτομημένη οπή των 11,11 μμ (7/16) 20 UNF 2B.

«4.5.2. Αν το όχημα είναι εφοδιασμένο εκ κατασκευής με ζώνες ασφαλείας στερεωμένες σε όλες τις αγκυρώσεις οι οποίες προβλέπονται για το εξεταζόμενο κάθισμα, δεν είναι αναγκαίο να πληρούν οι αγκυρώσεις αυτές τις προδιαγραφές του σημείου 4.5.1, υπό τον όρον ότι πληρούν τις λοιπές προδιαγραφές της παρούσας οδηγίας. Οι προδιαγραφές του σημείου 4.5.1, δεν εφαρμόζονται επίσης, όσον αφορά τις πρόσθετες αγκυρώσεις του σημείου 4.4.4.7.3.

4.5.3. Η ζώνη πρέπει να είναι δυνατόν να αποδεσμεύεται από την αγκύρωση χωρίς να καταστρέφεται».

5. ΔΟΚΙΜΕΣ

5.1. Γενικότητες.

5.1.1. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής του σημείου 5.2. και σύμφωνα με την αίτηση του κατασκευαστή.

5.1.1.1. Οι δοκιμές δύνανται να αφορούν είτε τη δομή του οχήματος είτε ένα τελείως έτοιμο όχημα.

5.1.1.2. Τα παράθυρα και οι θύρες μπορεί να είναι τοποθετημένα ή όχι και να είναι κλειστά ή ανοικτά.

5.1.1.3. Κάθε στοιχείο που προβλέπεται στον τύπο του οχήματος, ικανό να συντελέσει στην ακαμψία της δομής του οχήματος, μπορεί να είναι τοποθετημένο.

«5.1.2. Τα καθίσματα πρέπει να είναι εγκατεστημένα και τοποθετημένα στη θέση οδηγήσεως ή χρήσεως την οποία η τεχνική υπηρεσία η οποία είναι επιφορτισμένη με τις δοκιμές εγκρίσεως επιλέγει ως τη δυσμενέστερη από πλευράς αντοχής. Η θέση των καθισμάτων πρέπει να αναφέρεται στα πρακτικά. Αν η κλίση του ερεισινώτου του καθίσματος είναι ρυθμιζόμενη, τα ερεισίνωτο πρέπει να ασφαλίζεται στη θέση, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή. Αν παρόμοιες προδιαγραφές δεν υπάρχουν το ερεισίνωτο πρέπει να ασφαλίζεται σε μία θέση που αντιστοιχεί σε πραγματική γωνία αρεισινώτου η οποία για τα οχήματα της κατηγορίας M1 και N1 πρέπει να κείται όσο το δυνατόν πλησιέστερα στις 25° και για τα οχήματα των λοιπών κατηγοριών όσο το δυνατόν πλησιέστερα στις 15°».

5.2. Σταθεροποίηση του οχήματος.

5.2.1. Η μέθοδος η οποία χρησιμοποιείται για τη σταθεροποίηση του οχήματος κατά τη δοκιμή δεν πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα την ενίσχυση των αγκυρώσεων ή των περιοχών αγκυρώσεως, ή την ελάττωση της κανονικής παραμορφώσεως της δομής.

5.2.2. Ένας μηχανισμός σταθεροποιήσεως θεωρείται ικανοποιητικός όταν δεν ασκεί καμία δράση σε μία περιοχή που εκτείνεται σε όλο το πλάτος της δομής και το όχημα ή η δομή μπλοκάρεται ή σταθεροποιείται έμπροσθεν σε απόσταση τουλάχιστον 550 μμ από την αγκύρωση η οποία δοκιμάζεται και συγκρατείται ή σταθεροποιείται όπισθεν σε απόσταση τουλάχιστον 300 μμ από την αγκύρωση αυτή.

5.2.3. Συνιστάται να τοποθετηθεί η δομή σε υποστηρίγματα διαταγμένα περίπου κάτω από τους άξονες των τροχών ή, αν αυτό δεν είναι δυνατόν, κάτω από τα σημεία στερεώσεως της αναρτήσεως.

5.2.4. Σε περίπτωση που εφαρμόζεται μέθοδος δοκιμής άλλη από εκείνες που προβλέπονται στα σημεία 5.2.1 έως 5.2.3 της παρούσας οδηγίας, πρέπει να αποδειχθεί ότι η μέθοδος αυτή είναι ισοδύναμη.

5.3. Γενικές μέθοδοι δοκιμών.

5.3.1. Όλες οι αγκυρώσεις της ίδιας ομάδας καθισμάτων πρέπει να δοκιμάζονται συγχρόνως.

5.3.2. Η δύναμη έλξεως πρέπει να εφαρμόζεται προς τα εμπρός υπό γωνία 10° ± 5° μοιρών άνω της οριζοντίου επί ενός επιπέδου παραλλήλου προς το διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο.

5.3.3. Η θέση υπό φορτίο πρέπει να διενεργείται σε όσο το δυνατόν μικρότερο χρονικό διάστημα. Οι αγκυρώσεις πρέπει να αντέχουν το εξειδικευμένο φορτίο τουλάχιστον επί 0,2 δευτερόλεπτα.

5.3.4. Οι μηχανισμοί έλξεως οι οποίοι θα χρησιμοποιηθούν στις δοκιμές οι οποίες περιγράφονται στο σημείο 5.4. απεικονίζονται στο παράρτημα IV.

5.3.5. Οι αγκυρώσεις των θέσεων που έχουν άνω αγκυρώσεις πρέπει να υποβληθούν σε δοκιμές υπό τις ακόλουθες συνθήκες.

5.3.5.1. Εμπρόσθιες πλευρικές θέσεις:

Οι αγκυρώσεις πρέπει να υποβληθούν στη δοκιμή που προδιαγράφεται στο σημείο 5.4.1., κατά την οποία οι δυνάμεις μεταδίδονται σ' αυτές δια μέσου ενός μηχανισμού ο οποίος αναπαράγει τη γεωμετρία μιας ζώνης ασφαλείας τριών σημείων και που περιλαμβάνει ένα συσπειρωτήρα με άξονα μεταδόσεως ή έναν οδηγό ιμάντος στην άνω αγκύρωση.

Στην περίπτωση που, εκτός από τις αγκυρώσεις οι οποίες προδιαγράφονται στο σημείο 4.3., προβλέπονται και πρόσθετες αγκυρώσεις, τότε οι πρόσθετες αυτές αγκυρώσεις πρέπει να υποβάλονται, στη δοκιμή που προβλέπεται στο σημείο 5.4.5. και κατά την οποία τα φορτία δοκιμής εφαρμόζονται στις αγκυρώσεις μέσω μιας διατάξεως η οποία αντιστοιχεί στη γεωμετρία του τύπου ζώνης, ο οποίος πρόκειται να προσαρμοσθεί στις αγκυρώσεις αυτές.

5.3.5.1.1. Αν ο συσπειρωτήρας δεν είναι στερεωμένος στην προδιαγραφόμενη κάτω εξωτερική αγκύρωση ή αν είναι στερεωμένος στην άνω αγκύρωση, οι κάτω αγκυρώσεις πρέπει επίσης να υποβληθούν στη δοκιμή που προδιαγράφεται στο σημείο 5.4.3.

5.3.5.1.2. Στην περίπτωση που προβλέπει το σημείο 5.3.5.1.1., οι προδιαγραφές στα σημεία 5.4.1. και 5.4.3. δοκιμές δύνανται να διενεργηθούν επί δύο διαφορετικών δομών με αίτηση του κατασκευαστή.

5.3.5.2. Οπίσθιες πλευρικές θέσεις και όλες οι κεντρικές θέσεις:

Οι αγκυρώσεις υποβάλλονται στη δοκιμή που προδιαγράφεται στο σημείο 5.4.2. κατά την οποία οι δυνάμεις μεταδίδονται σ' αυτές δια μέσου ενός μηχανισμού ο οποίος αναπαράγει τη γεωμετρία μιας ζώνης ασφαλείας τριών σημείων χωρίς συσπειρωτήρα και στη δοκιμή που προδιαγράφεται στο σημείο 5.4.3. κατά την οποία οι δυνάμεις μεταδίδονται στις δύο κάτω αγκυρώσεις δια μέσου ενός μηχανισμού ο οποίος αναπαριστά τη γεωμετρία μιας κάτω του υπογαστρίου ζώνης. Οι δύο δοκιμές δύνανται να διενεργηθούν επί δύο διαφορετικών δομών με αίτηση του κατασκευαστή.

5.3.5.3. Όταν ο κατασκευαστής παραδίδει το όχημά του με ζώνες ασφαλείας, οι αντίστοιχες αγκυρώσεις μπορεί, αν το ζητήσει ο κατασκευαστής, να υποβληθεί μόνο σε δοκιμή κατά την οποία τα φορτία μεταδίδονται σε αυτές μέσω μηχανισμού που αναπαράγει τη γεωμετρία του τύπου ζωνών οι οποίες πρέπει να στερεώνονται στις εν λόγω αγκυρώσεις.

5.3.6. Όταν οι πλευρικές θέσεις και οι κεντρικές θέσεις δεν διαθέτουν άνω αγκυρώσεις, οι κάτω αγκυρώσεις πρέπει να υποβληθούν στη δοκιμή που προβλέπεται στο σημείο 5.4.3., κατά την οποία οι δυνάμεις μεταδίδονται σ' αυτές μέσω μηχανισμού ο οποίος αναπαράγει τη γεωμετρία μιας κάτω του υπογαστρίου ζώνης.

5.3.7. Αν το όχημα έχει σχεδιασθεί για να δέχεται άλλους μηχανισμούς οι οποίοι εμποδίζουν τους ιμάντες να συνδεθούν κατευθείαν στις αγκυρώσεις χωρίς παρέμβαση κυλίνδρων κ.λπ., ή οι οποίοι απαιτούν αγκυρώσεις επιπλέον αυτών οι οποίες αναφέρονται στο σημείο 4.3., η ζώνη ασφαλείας ή ένα σύστημα καλωδίων, κυλίνδρων κ.λπ. αντιπροσωπευτικό των εξαρτημάτων της ζώνης ασφαλείας, θα συνδεθεί με έναν τέτοιο μηχανισμό στις αγκυρώσεις εντός του οχήματος, και αυτές θα υποβληθούν στις δοκιμές συμφώνως προς το σημείο 5.4. αναλόγως με την περίπτωση.

5.3.8. Είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί μέθοδος δοκιμής άλλη από αυτές που προδιαγράφονται στο σημείο 5.3., αλλά στην περίπτωση αυτή πρέπει να αποδειχθεί η ισοδυναμία της.

5.4. Ειδικές μέθοδοι δοκιμών.

5.4.1. Δοκιμή στο είδος ζωνών ασφαλείας τριών σημείων τα οποία περιλαμβάνουν ένα συσπειρωτήρα με άξονα μεταδόσεως επί του ορθοστάτου στερεωμένου στην άνω αγκύρωση.

5.4.1.1. Μία τροχαλία ή άξονας μεταδόσεως καλωδίου, ιμάντος ειδικά προσαρμοσμένος για να μεταδίδει τις δυνάμεις οι οποίες προέρχονται από τον μηχανισμό έλξεως, ή ο άξονας μεταδόσεως που παρέχει ο κατασκευαστής, τοποθετείται στην άνω αγκύρωση.

5.4.1.2. Για οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1, εφαρμόζεται με μηχανισμό έλξης (βλέπε παράρτημα IV σχήμα 2) στερεωμένο στις αγκυρώσεις της ιδίας ζώνης, φορτίο δοκιμής 1350 ± 20 daN, μέσω μηχανισμού ο οποίος αναπαράγει τη γεωμετρία του ιμάντα που βρίσκεται στο άνω μέρος του κορμού.

Για οχήματα των κατηγοριών M_2 και N_2, το εν λόγω φορτίο δοκιμής είναι 675 ± 20 daN.

Για οχήματα των κατηγοριών M_3 και N_3, το εν λόγω φορτίο δοκιμής είναι 450 ± 20 daN.

5.4.1.3. Για οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1, εφαρμόζεται συγχρόνως ελκτική δύναμη 1350 ± 20 daN, σε μηχανισμό έλξης (βλέπε παράρτημα IV σχήμα 1) στερεωμένο στις δύο κάτω αγκυρώσεις.

Για οχήματα των κατηγοριών M_2 και N_2, το εν λόγω φορτίο δοκιμής είναι 675 ± 20 daN.

Για οχήματα των κατηγοριών M_3 και N_3, το εν λόγω φορτίο δοκιμής είναι 450 ± 20 daN.

5.4.2. Δοκιμή στο είδος ζωνών ασφαλείας τριών σημείων χωρίς ή με συσπειρωτήρα στην άνω αγκύρωση.

5.4.2.1. Για οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1, σε μηχανισμό έλ-

ξης (βλέπε παράρτημα IV σχήμα 2) στερεωμένο στην άνω αγκύρωση και στην απέναντί της κάτω αγκύρωση της ίδιας ζώνης επιβάλλεται φορτίο δοκιμής 1350 ± 20 daN, χρησιμοποιουμένου, εφόσον παραδίδεται από τον κατασκευαστή, συσπειρωτήρα τοποθετημένου στην άνω αγκύρωση.

Για οχήματα των κατηγοριών M_2 και N_2, το εν λόγω φορτίο δοκιμής είναι 675 ± 20 daN.

Για οχήματα των κατηγοριών M_3 και N_3, το εν λόγω φορτίο δοκιμής είναι 450 ± 20 daN.

5.4.2.2. Για οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1, εφαρμόζεται συγχρόνως ελκτική δύναμη 1350 ± 20 daN, σε μηχανισμό έλξης (βλέπε παράρτημα IV σχήμα 1) στερεωμένο στις κάτω αγκυρώσεις.

Για οχήματα των κατηγοριών M_2 και N_2, το εν λόγω φορτίο δοκιμής είναι 675 ± 20 daN.

Για οχήματα των κατηγοριών M_3 και N_3, το εν λόγω φορτίο δοκιμής είναι 450 ± 20 daN.

Το σημείο 5.4.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο.

5.4.3. Δοκιμή ζωνών ασφαλείας κάτω του υπογαστρίου.

Για οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1, εφαρμόζεται σε μηχανισμό έλξης (βλέπε παράρτημα IV σχήμα 1) στερεωμένο στις δύο κάτω αγκυρώσεις, φορτίο δοκιμής 2225 ± 20 daN.

Για οχήματα των κατηγοριών M_2 και N_2, το εν λόγω φορτίο δοκιμής είναι 1110 ± 20 daN.

Για οχήματα των κατηγοριών M_3 και N_3, το εν λόγω φορτίο δοκιμής είναι 740 ± 20 daN.

5.4.4. Δοκιμή για αγκυρώσεις διευθετημένες εξ ολοκλήρου μέσα στη δομή του καθίσματος ή κατανεμημένες μεταξύ της δομής του οχήματος και αυτής του καθίσματος.

5.4.4.1. Εκτελούνται, αναλόγως της περιπτώσεως, οι δοκιμές οι οποίες προσδιορίζονται στα σημεία 5.4.1, 5.4.2 και 5.4.3 προσθέτοντας, για κάθε κάθισμα και κάθε ομάδα καθισμάτων τη συμπληρωματική δύναμη που υποδεικνύεται πιο κάτω.

Στην περίπτωση των οχημάτων των κατηγοριών M2 και N2, αυτή η δύναμη πρέπει να είναι ίση προς το δεκαπλάσιο του βάρους του συνολικού καθίσματος· για τις κατηγορίες M3 και N3 θα πρέπει να είναι ίση προς 6,6 φορές του βάρους του συνολικού καθίσματος.

«5.4.4.2. Επιπλέον των δυνάμεων που υποδεικνύονται στα σημεία 5.4.1, 5.4.2 και 5.4.3 εφαρμόζεται επί της δομής του καθίσματος μια διαμήκης και οριζόντια δύναμη διερχόμενη από το κέντρο βάρους του καθίσματος και ίση με 20 φορές το βάρος του πλήρους καθίσματος. Στην περίπτωση των οχημάτων των λοιπών κατηγοριών, εκτός της M1 και N1, η δύναμη αυτή πρέπει να είναι ίση με το δεκαπλάσιο του βάρους του πλήρους καθίσματος».

«5.4.5. Δοκιμή κατά την οποία χρησιμοποιούνται ειδικοί τύποι ζωνών.

5.4.5.1. Φορτίο δοκιμής 1350 ± 20 daN εφαρμόζεται σε ένα μηχανισμό έλξεως (βλ. παράρτημα IV, εικόνα 2), ο οποίος συνδέεται με τις αγκυρώσεις αυτού του τύπου ζώνης ασφαλείας μέσω μιας διατάξεως η οποία αντιστοιχεί στη γεωμετρία του ιμάντα ή των ιμάτων οι οποίοι προορίζονται για το άνω μέρος του κορμού.

5.4.5.2. Για οχήματα των κατηγορίων M_1 και N_1, εφαρμόζεται συγχρόνως ελκτική δύναμη 1350 ± 20 daN, σε μηχανισμό έλξης (βλέπε παράρτημα IV σχήμα 2) στερεωμένο στις δύο κάτω αγκυρώσεις.

Για οχήματα των κατηγοριών M_2 και N_2, το εν λόγω φορτίο δοκιμής είναι 675 ± 20 daN.

Για οχήματα των κατηγοριών M_3 και N_3, το εν λόγω φορτίο δοκιμής είναι 450 ± 20 daN.

5.5. Αποτελέσματα των δοκιμών.

5.5.1. Όλες οι αγκυρώσεις πρέπει να δύνανται να αντέξουν στη δοκιμή η οποία προβλέπεται στα σημεία 5.3. και 5.4. Μία μόνιμη παραμόρφωση δύναται να γίνει δεκτή, περιλαμβανόμενης και της μερικής θραύσεως, μιας αγκυρώσεως ή της περιοχής που την περιβάλλει, υπό τονόρο ότι η προδιαγραφόμενη δύναμη συγκρατείται κατά την προβλεπόμενη χρονική διάρκεια. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής οι ελάχιστες αποστάσεις για τις κάτω πραγματικές αγκυρώσεις για τις οποίες επιλαμβάνεται το σημείο 4.4.3.3. και οι απαιτήσεις οι οποίες αναφέρονται στα σημεία 4.4.4.6. και 4.4.4.7. για τις άνω πραγματικές αγκυρώσεις πρέπει να είναι σεβαστές.

5.5.2. Στα οχήματα στα οποία χρησιμοποιούνται παρόμοια συστήματα, τα συστήματα μετατοπίσεως και ασφαλίσεως, τα οποία επιτρέπουν στους επιβάτες όλων των καθισμάτων να εξέρχονται από το όχημα, πρέπει να είναι δυνατόν να εξακολουθούν να λειτουργούν χειροκίνητα, όταν παύσει η εφαρμογή της δυνάμεως έλξεως.

5.5.3. Μετά τις δοκιμές καταγράφονται όλες οι φθορές των αγκυρώσεων και των δομών οι οποίες συνεκράτησαν το φορτίο κατά τις δοκιμές.

6. ΠΙΣΤΟΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

6.1. Για να εξακριβωθεί η πιστότης του εγκεχριμένου τύπου, διενεργείται επαρκής αριθμός ελέγχων δια δειγματοληψίας στα οχήματα σειράς.

6.2. Κατά κανόνα οι εξακριβώσεις αυτές περιορίζονται σε μετρήσεις των διαστάσεων. Πάντως, αν αυτό κριθεί αναγκαίο, τα οχήματα υποβάλλονται σε δοκιμές συμφώνως με τις προδιαγραφές του σημείου 5.

7. ΟΔΗΓΙΕΣ

Για κάθε όχημα σύμφωνο προς τον τύπο ο οποίος έχει εγκριθεί, ο κατασκευαστής πρέπει να υποδεικνύει με σαφή τρόπο στις οδηγίες χρήσεως του οχήματος:

- τη θέση των στηριγμάτων,
- τους τύπους ζώνης για τους οποίους προβλέπονται οι αγκυρώσεις.

Προσθήκη 1

ΕΛΑΧΙΣΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΗΜΕΙΩΝ ΑΓΚΥΡΩΣΗΣ

Κατηγορίες οχημάτων	Πλευρικές θέσεις καθημένων			Κεντρικές θέσεις καθημένων	
	Εμπρόσθιες		Όχι εμπρόσθιες	Εμπρόσθιες	Όχι εμπρόσθιες
	Οδηγός	Επιβάτες			
M_1	3	3	Ø 3	•	2
$M_2 \leqq 3,5$ t	3	3	#	•	#
$M_2 > 3,5$ t	3	3	#	2	#
M_3	3	3	#	2	#
N_1	3	3	#	•	#
N_2	3	3	#	•	#
N_3	3	3	#	•	#

Σημείωση:

2: Δύο κάτω αγκυρώσεις που επιτρέπουν την εγκατάσταση ζώνης ασφαλείας κάτω του υπογαστρίου.
•: Αναφέρεται στα σημείο 4.3.4.
#: Αναφέρεται στο σημεία 4.3.5 και 4.3.6.
3: Δύο κάτω αγκυρώσεις και μία άνω αγκύρωση που προσφέρουν τη δυνατότητα εγκατάστασης ζώνης ασφαλείας τριών σημείων με εξαίρεση τα εμπρόσθια πλευρικά καθίσματα των κατηγοριών M_1, N_1 και M_2 με μέγιστη μάζα το πολύ ίση προς 3,5 τόνους, για τα οποία οι αγκυρώσεις να καθιστούν δυνατή την εγκατάσταση ζωνών ασφαλείας τύπου Ar.
Ø: Αναφέρεται στο σημείο 4.3.3.

Προσθήκη 2

ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΤΩ ΑΓΚΥΡΩΣΕΩΝ, ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΜΟΝΟ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗ ΓΩΝΙΑ: α (°)

	Παλαιές απαιτήσεις		Νέες απαιτήσεις	
	M_1	Διαφορετική από τη M_1	M_1	Διαφορετική από τη M_1
Εμπρόσθια (πλευρικά και κεντρικό)				
— προς το μέρος της πόρπης	30 – 80	30 – 80	45 – 80	30 – 80
— όχι προς την πλευρά της πόρπης	30 – 80	30 – 80	30 – 80	30 – 80
— σταθερή γωνία	50 – 70	30 – 80	50 – 70	50 – 70
— πάγκος	30 – 80	20 – 80		
— προς το μέρος της πόρπης			45 – 80	20 – 80
— όχι προς την πλευρά της πόρπης			30 – 80	20 – 80
— ρυθμιζόμενο κάθισμα με γωνία ερεισινώτου < 20°	20 – 80	20 – 80	20 – 80 45 – 80 (*)	20 – 80
Οπίσθια (πλευρικά και κεντρικό)	20 – 80	20 – 80	30 – 80	20 – 80
Πτυσσόμενο κάθισμα	Δεν απαιτείται αγκύρωση ζώνης ασφαλείας. Σε περίπτωση που το όχημα είναι εφοδιασμένο με αγκυρώσεις: βλέπε απαιτήσεις όσον αφορά τη γωνία εμπρόσθια και οπίσθια.			

(*) "όχι προς την πλευρά της πόρπης" (α_1): 20 – 80°
"προς το μέρος της πόρπης" (α_2): 45 – 80°
(και τα δύο: εάν η γωνία δεν είναι σταθερή: βλέπε σημείο 4.4.3.1).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Ενδειξη της διοικήσεως

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ ΕΝΟΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΑΓΚΥΡΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΖΩΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

(Αρθρο 4 παράγραφος 2 και άρθρο 10 της οδηγίας του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους).

Αριθμός εγκρίσεως ΕΟΚ ....

1. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα του οχήματος με κινητήρα ....
2. Τύπος του οχήματος ....
3. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστή ....
....
4. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του τυχόν εντολοδόχου του ....
....
5. Χαρακτηρισμός των τύπων ζώνης που επιτρέπεται να στερεωθούν στις αγκυρώσεις που διαθέτει το όχημα: ....

			Στερεωμενη αγκύρωση(1)	
			στη δομή του οχήματος	στη δομή του καθίσματος
ΕΜΠΡΟΣ	Δεξιό κάθισμα	κάτω αγκυρώσεις	εξωτερική		
			εσωτερική		
		άνω αγκύρωση			
	Κεντρικό κάθισμα	κάτω αγκυρώσεις	δεξιά		
			αριστερά		
		άνω αγκύρωση			
	Αριστερό κάθισμα	κάτω αγκυρώσεις	εξωτερική		
			εσωτερική		
		άνω αγκύρωση			
ΠΙΣΩ	Δεξιό κάθισμα	κάτω αγκυρώσεις	εξωτερική		
			εσωτερική		
		άνω αγκύρωση			
	Κεντρικό κάθισμα	κάτω αγκυρώσεις	δεξιά		
			αριστερά		
		άνω αγκύρωση			
	Αριστερό κάθισμα	κάτω αγκυρώσεις	εξωτερική		
			εσωτερική		
		άνω αγκύρωση			

(1) «Α» για ζώνες τριών σημειων.
«Β» για ζώνες λεκανης.
«S» για ζώνες ειδικού τύπου. Στην περιπτωση αυτη πρεπει να προσδιορίζεται το ειδος των ζωνων αυτών στις «Παρατηρησεις»
«Ar» «Br» ή «Sr» για ζώνες εφοδιαμενες με συσπειρωτηρια.
«Are» «Bre» η «Sre» για ζώνες με συσπειρωτηρες και μηχανισμο απορροφησεως ενεργειες σε μια τουλάχιστον αγκυρωση»

Παρατηρήσεις: ....

6. Περιγραφή των καθισμάτων(2) ....
7. Περιγραφή των συστημάτων ρυθμίσεως, μετατοπίσεως και ασφαλίσεως του καθίσματος ή των τμημάτων τους(2) ....
8. Περιγραφή της αγκυρώσεως του καθίσματος(2) ....
9. Περιγραφή του ειδικού τύπου ζωής που απαιτείται στην περίπτωση αγκυρώσεως στερεωμένης στο ερεισίνωτο του καθίσματος ή που περιλαμβάνει μηχανισμό απορροφήσεως ενεργείας ....
10. Αριθμός του πρακτικού που εχορηγήθη από την υπηρεσία αυτή ....
11. Η επικύρωση εχορηγήθη/απερρίφθη(3) ....
12. Τόπος ....
13. Ημερομηνία ....
14. Υπογραφή ....
15. Επισυνάπτονται τα ακόλουθα έγγραφα, τα οποία φέρουν τον αριθμό εγκρίσεως που αναφέρεται ανωτέρω:

.... σχέδια, τεχνικές περιγραφές των αγκυρώσεων και της δομής του οχήματος, που περιλαμβάνουν φωτογραφίες αν είναι αναγκαία.

.... σχέδια, τεχνικές περιγραφές των καθισμάτων, των αγκυρώσεών τους στο όχημα και των συστημάτων ρυθμίσεώς τους, μετατοπίσεως και ασφαλίσεώς τους, που περιλαμβάνουν φωτογραφίες, αν είναι αναγκαίο.

(2) Μονο αν η αγκυρωση ευρισκεται επι του καθισματος η αν ο ιμαντας της ζώνης στηριζεται στο καθισμα.
(3) Διαγραψατε την περιττη ενδειξη.

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ»

Εικόνα 1

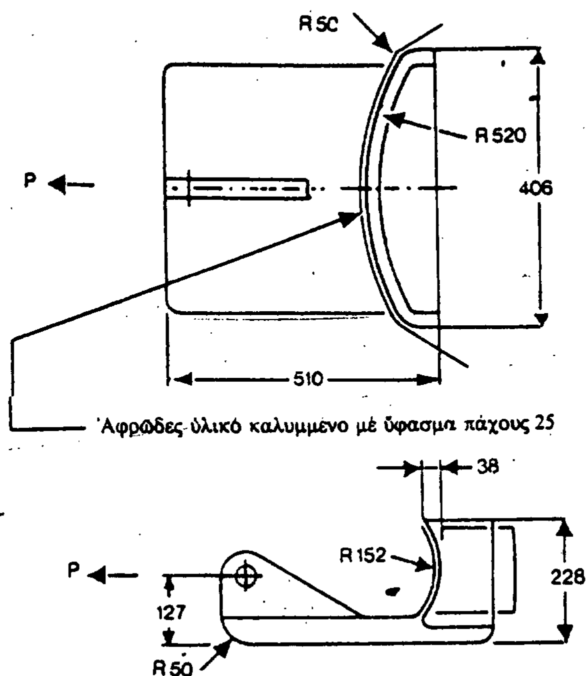
Περιοχές τοποθετήσεως των πραγματικών αγκυρώσεων

Εικόνα 2

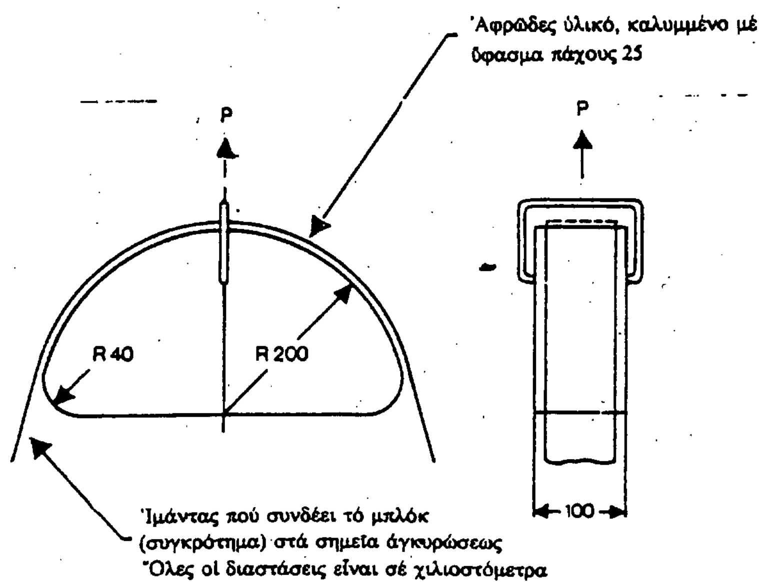
Άνω πραγματική αγκύρωση για τις ζώνες που πληρούν τις προδιαγραφές του σημείου 4.4.4.7.3. του παραρτήματος Ι

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV
ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΕΛΞΕΩΣ

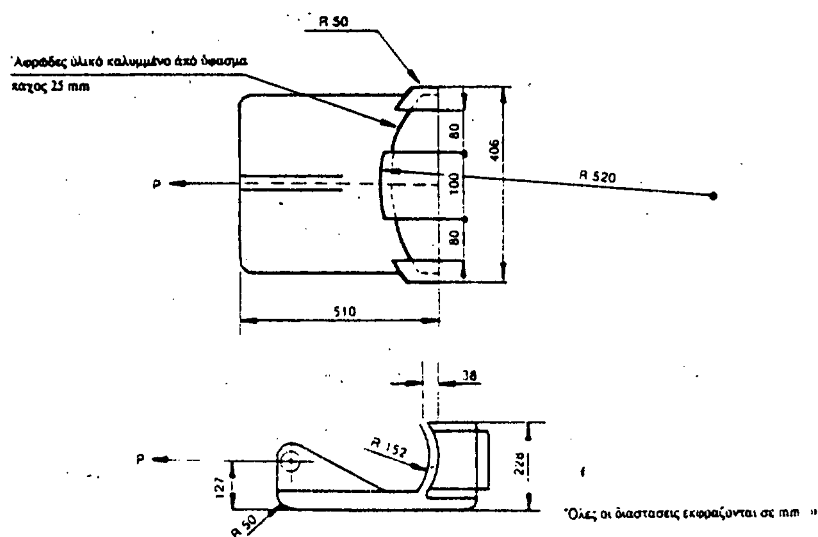
Εικόνα 1



Εικόνα 2



«Εικόνα 3



Άρθρο 4

Η ισχύς της παρούσας αρχίζει από τη δημοσιευσής της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 4 Νοεμβρίου 1991

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ — ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΕΥΘ. Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ — **ΝΙΚ. ΑΝ. ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ**

Αριθ. ΕΣ 45108 (3)

Σύσταση κοινοτικού Νομικού Προσώπου στην Κοινότητα Μαυρούδας του Ν. Θεσ/νίκης με το όνομα «Σχολική Επιτροπή Δημοτικού Σχολείου και Νηπιαγωγείου κοινότητας Μαυρούδας».

Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 187 του Π.Δ/τος 323/1989 «Περί κωδικοποιήσεως σε ενιαίο κείμενο νόμου, με τίτλο Δημοτικός και Κοινοτικός Κώδικας των ισχυουσών διατάξεων του δημοτικού και κοινοτικού κώδικα, όπως τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν.

2. Τις διατάξεις του Π.Δ/τος 331/1983 (ΦΕΚ 119/8.9.83 τ.Α').

3. Τις διατάξεις του άρθρου 5 του Ν. 1894/90 (ΦΕΚ 110/27.8.90 τ.Α').

4. Την αριθμ. 64748/5 Φεβρουαρίου 1991 εγκύκλιο του Υπουργείου Εσωτερικών.

5. Την αριθμ. 65/1991 απόφαση του Κοινοτικού Συμβουλίου Μαυρούδας, αποφασίζουμε:

1. Συστήνουμε ίδιο Νομικό Πρόσωπο με το όνομα «Σχολική Επιτροπή Δημοτικού Σχολείου και Νηπιαγωγείου κοινότητας Μαυρούδας» του Νομού μας.

2. Σκοπός του Νομικού Προσώπου είναι:

α) Η διαχείριση των πιστώσεων που διατίθενται για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας, θέρμανσης, φωτισμού, ύδρευσης, τηλεφώνου, αποχέτευσης, αγοράς αναλωσίμων υλικών κ.λπ.

β) Η αμοιβή καθαριστριών.

γ) Η εκτέλεση έργων για την επισκευή και συντήρηση των σχολείων και του κάθε είδους εξοπλισμού τους.

δ) Η εισήγηση προς τις αντίστοιχες διευθύνσεις πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης για τον εφοδιασμό από τον Οργανισμό Σχολικών Κτιρίων των σχολείων με έπιπλα και εξοπλιστικά είδη και από το Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων με βιβλία για τις σχολικές βιβλιοθήκες.

ε) Η διαχείριση των εσόδων από την ενδεχόμενη εκμετάλλευση των σχολικών κυλικείων και

στ) Η λήψη κάθε άλλου μέτρου που κρίνεται αναγκαία για τη στήριξη της διοικητικής λειτουργίας των σχολικών μονάδων.

3. Το Νομικό Πρόσωπο διοικείται από πενταμελές Διοικητικό Συμβούλιο αποτελούμενο από:

α) Έναν Κοινοτικό Σύμβουλο που ορίζεται με απόφαση του Κοινοτικού Συμβουλίου, ως Πρόεδρο.

β) Τον εκάστοτε Δ/ντή του Δημοτικού Σχολείου.

γ) Τον εκάστοτε Πρόεδρο του Συλλόγου Γονέων και Κηδεμόνων του Δημοτικού Σχολείου.

δ) Τον εκάστοτε Πρόεδρο του Συλλόγου Γονέων και Κηδεμόνων του Νηπιαγωγείου.

ε) Ένα δημότη - κάτοικο της Κοινότητας Μαυρούδας.

Η θητεία του πρώτου Διοικητικού Συμβουλίου λήγει με τη λήξη της κοινοτικής περιόδου. Η θητεία των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου ακολουθεί την κοινοτική περίοδο.

Το Διοικητικό Συμβούλιο εκλέγει τον αντιπρόεδρο και τον γραμματέα αυτού.

4. Πόροι της Σχολικής Επιτροπής είναι:

α) Η ετήσια επιχορήγηση της Κοινότητας Μαυρούδας.

β) Η ετήσια επιχορήγηση του Κράτους.

γ) Κάθε είδους εισφορές, δωρεές, κληρονομίες και κληροδοσίες.

δ) Εισπράξεις από το αντίτιμο των παρεχομένων πραγμάτων ή υπηρεσιών.

ε) Πρόσοδοι από την περιουσία του.

5. Το Νομικό Πρόσωπο εκπροσωπείται στο δικαστήριο και σε κάθε δημόσια αρχή από τον Πρόεδρο του Δ.Σ. και όταν αυτός απουσιάζει ή κωλύεται από τον Αντιπρόεδρο.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Θεσσαλονίκη, 4 Νοεμβρίου 1991

Ο Νομάρχης κ.α.α.
Ο Πρ/νος
Ν. ΠΑΡΙΤΣΗΣ

Αριθ. ΕΣ 44193 (4)

Σύσταση Αναπτυξιακού Συνδέσμου περιοχής Ζαγκλιβερίου - Τα Καλίνδοια Ν. Θεσ/νίκης.

Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Έχοντας υπόψη:

1) Τις διατάξεις των άρθρων 190 και 196 του Π.Δ. 323/89.

2) Τις αριθμ. 53964/86/24.7.84, 62942/99/18.12.1985 και 39084/37/4.6.86 εγκυκλίους του Υπουργείου Εσωτερικών.

3) Την αριθμ. 40580/7.10.1988 Κοινή απόφαση των Υπουργών Αναπληρωτή Εσωτερικών, Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, περί χωρισμού γεωγραφικών ενοτήτων Νομού Θεσ/νίκης (ΦΕΚ 738/Β/1988).

4) Τις αποφάσεις αριθμ. 61/91, 36/91, 35/91 και 37/91 αντίτοιχα των Κοινοτικών Συμβουλίων Ζαγκλιβερίου, Πετροχεράσων, Καλαμωτού και Αδάμ για τη σύσταση Αναπτυξιακού Συνδέσμου περιοχής Ζαγκλιβερίου - Τα Καλίνδοια.

5) Την ανάγκη σύστασης Αναπτυξιακού Συνδέσμου στην 18η Γεωγραφική Ενότητα του Νομού Θεσ/νίκης για την προώθηση ολοκληρωμένης τοπικής ανάπτυξης της περιοχής Ζαγκλιβερίου, αποφασίζουμε:

1) Επικυρώνουμε τις αριθμ. 61/91, 36/91, 35/91 και 37/91 αντίστοιχε αποφάσεις των Κοινοτικών Συμβουλίων Ζαγκλιβερίου, Πετροχεράσων, Καλαμωτού και Αδάμ για τη σύσταση Αναπτυξιακού Συνδέσμου στην 18η Γεωγραφική Ενότητα του Νομού Θεσ/νίκης με την επωνυμία «Αναπτυξιακός Σύνδεσμος Περιοχής Ζαγκλιβερίου - Τα Καλίνδοια».

2. Σκοποί του Συνδέσμου:

α) Η εκπόνηση ΤΑΠ και χωροταξικού σχεδίου της περιοχής.

β) Η υποβοήθηση των Κοινοτήτων του συνδέσμου στην απογραφή και ιεράρχηση των αναγκών, στην αξιολόγηση των αναγκαίων έργων τεχνικής υποδομής και κοινωνικού εξοπλισμού και στο προγραμματισμό υλοποίησής τους.

γ) Η μελέτη κατασκευής διαχείριση και συντήρηση έργων τεχνικής υποδομής ή Κοινωνικού εξοπλισμού των Κοινοτήτων, που αναθέτουν οι Κοινότητες στο Σύνδεσμο, με χρηματοδότησή τους από τα έσοδά τους ή από πιστώσεις του προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, καθώς και διακοινοτικών έργων τεχνικής υποδομής και κοινωνικού εξοπλισμού.

δ) Η κατάρτιση προγραμμάτων και η ανάληψη πρωτοβουλιών για την αξιοποίηση των τοπικών πλουτοπαραγωγικών πόρων και ανάπτυξη των τοπικών παραγωγικών δυνάμεων.

ε) Η προστασία του φυσικού και χτιστού περιβάλλοντος και η μέριμνα για τη διατήρηση και αξιοποίηση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, των αρχαιολογικών μνημείων και πολιτιστικών παραδόσεων της περιοχής.

στ) Η ενημέρωση και επιμόρφωση των κατοίκων της περιοχής με στόχο τη διεύρυνση της συμμετοχής τους στην ανάπτυξη του τόπου καθώς και η δημιουργία νέων εκπαιδευτικών θεσμών (π.χ. Τεχνική Σχολή) στην περιοχή που θα βοηθήσουν την μόρφωση και τον επαγγελματικό προσανατολισμό των νέων.

ζ) Γενικά η ανάληψη πρωτοβουλιών για την προώθηση της ολοκληρωμένης τοπικής ανάπτυξης της περιοχής του Συνδέσμου στα πλαίσια της ευρύτερης ανάπτυξης του Νομού Θεσσαλονίκης.

Ιδιαίτερα στους σκοπούς του Συνδέσμου περιλαμβάνονται:

α) Η συλλογή, μεταφορά, διάθεση και επεξεργασία των απορριμμάτων της περιοχής.

β) Η μελέτη, κατασκευή, διαχείριση και συντήρηση συστημάτων ύδρευσης και αποχέτευσης που αναθέτουν οι Κοινότητες στον Σύνδεσμο.

γ) Η μελέτη, κατασκευή, διαχείριση και συντήρηση συστημάτων άδρευσης που αναθέτουν οι Κοινότητες στο Σύνδεσμο.

δ) Η προμήθεια και διαχείριση συγκοινωνιακών μέσων για την εξυ-

πηρέτηση των κατοίκων και των μαθητών της περιοχής.

ε) Η συντήρηση των Σχολικών κτιρίων και η μελέτη, κατασκευή, διαχείρηση και συντήρηση αθλητικών εγκαταστάσεων και χώρων κοινωνικοπολιτιστικών λειτουργιών διακοινοτικής σημασίας.

στ) Η εξασφάλιση γης για τη βοσκή των ζώων και τη βελτίωση των βοσκοτόπων.

ζ) Η αντιπυρική προστασία και η εκποίηση προγραμμάτων αξιοποίησης του δασικού πλούτου και των τουριστικών πόρων της περιοχής.

η) Η ανάληψη πρωτοβουλιών για την ίδρυση διακοινοτικών επιχειρήσεων και μικτών επιχειρήσεων των Κοινοτήτων με τους Συνεταιρισμούς της περιοχής.

Για την προώθηση των σκοπών του ο Σύνδεσμος δημιουργεί υπηρεσία με το απαραίτητο επιστημονικό διοικητικό και τεχνικό προσωπικό, προμηθεύεται μηχανήματα και τεχνικό εξοπλισμό και γενικά αποκτά το απαραίτητο ανθρώπινο δυναμικό και την αναγκαία υλικοτεχνική υποδομή. Επίσης συνεργάζεται για την προώθηση των σκοπών του με τους Συνεταιρισμούς τους Συλλόγους και τους άλλους κοινωνικούς φορείς της περιοχής καθώς και με τους φορείς της τοπικής Αυτοδιοικήσεως ή του Δημοσίου Τομέα που ενδιαφέρονται για το Σύνδεσμο Ζαγ/ρίου.

3. Έδρα του Συνδέσμου είναι η Κοινότητα Ζαγ/ρίου.

4. Χρονική διάρκεια του Συνδέσμου είναι 50 (πενήντα) χρόνια.

5. Έσοδα του Συνδέσμου είναι:

α. Η ετήσια εισφορά κάθε Κοινότητας - μέλους του Συνδέσμου που είναι ίση με το 5% των εσόδων κάθε Κοινότητας του προηγούμενου έτους.

β. Πρόσοδοι από την περιουσία του Συνδέσμου.

γ. Πρόσοδοι από τους φόρους τέλη και δικαιώματα που επιβάλλονται υπέρ του Συνδέσμου στα έργα διακοινοτικής σημασίας.

δ. Δωρεές επιχορηγήσεις και εισφορές από το Δημόσιο ή άλλους φορείς του Δημοσίου τομέα ή άλλα νομικά ή φυσικά πρόσωπα.

ε. Επιχορηγήσεις από φορείς του Δημοσίου Τομέα για την εκτέλεση των έργων, την κάλυψη των δαπανών τους και την πληρωμή των αποδοχών του προσωπικού τους.

6. Η διοίκηση, οι αρμοδιότητες, η λειτουργία των οργάνων τους, τα έξοδα παράστασης και η διάλυση του Συνδέσμου ρυθμίζονται από τις ισχύουσες κάθε φορά διατάξεις του Δημ. και Κοιν. Κώδικα.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Θεσσαλονίκης, 4 Νοεμβρίου 1991

Ο Νομάρχης κ.α.α.
Ο Προϊστάμενος
ΝΙΚ. ΠΑΡΙΤΣΗΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ